

ΤΟ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Η Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήδη έχει εκδηλώσει την πρόθεσή της για να προχωρήσει σε Πρόταση Έκτης Οδηγίας Μηχανοκινήτων Οχημάτων η οποία θα επικαιροποιήσει και θα εναρμονίσει τη νομοθεσία ενοποιώντας τις πέντε προηγούμενες Οδηγίες. Με την ευκαιρία αυτή αποφάσισα να ενδιατρίψω στο θέμα της χρησιμότητας του Πιστοποιητικού Ασφάλισης. Το άρθρο αυτό αντικατοπτρίζει αυστηρά προσωπικές απόψεις και δεν δεσμεύει την εταιρεία που εκπροσωπώ.

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ

Η νομοθεσία που διέπει την έκδοση και λειτουργία του Πιστοποιητικού Ασφάλισης Μηχανοκινήτων Οχημάτων είναι ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Έναντι Τρίτου) Νόμος του 2000 και οι περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Έναντι Τρίτου) Κανονισμοί του 2000. Ο Νόμος και οι Κανονισμοί αποτελούν κυρίως μετάφραση της αντίστοιχης αγγλικής νομοθεσίας (των ετών 1930, 1934 και 1988) και έχουν τροποποιηθεί με μεταφύτευση διατάξεων των Οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και με διατάξεις καθαρά κυπριακής σύνταξης.

ΕΝΕΡΓΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ

Σύμφωνα με τα άρθρα 4 (5) και 5(1) του Νόμου το ασφαλιστήριο (το έγγραφο που αποδεικνύει τη σύναψη σύμβασης μεταξύ ασφαλιστή και ασφαλισμένου για την παροχή κάλυψης) αρχίζει να ισχύει κάτω από τις εξής προϋποθέσεις:

- (α) να έχει εκδοθεί Πιστοποιητικό Ασφάλισης από τον ασφαλιστή προς όφελος του κατόχου του ασφαλιστηρίου,
- (β) το πιστοποιητικό να έχει εκδοθεί στον καθορισμένο τύπο, και
- (γ) το πιστοποιητικό να έχει παραδοθεί στον κάτοχο του ασφαλιστηρίου.

Ο Νόμος προβλέπει ότι το Πιστοποιητικό Ασφάλισης θεωρείται ότι έχει παραδοθεί όταν:

- (α) παραληφθεί προσωπικά από τον ασφαλισμένο ή τον εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του (π.χ. ασφαλιστικό διαμεσολαβητή ή συγγενικό πρόσωπο), ή
- (β) αποσταλεί μέσω ταχυδρομείου, ή
- (γ) διαβιβαστεί ακριβές αντίγραφο του μέσω τηλεομοιοτύπου ή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Η φυσική παραλαβή του πιστοποιητικού είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ενεργοποίηση της ισχύος του ασφαλιστηρίου. Αν κάποιος οδηγεί το αυτοκίνητό του χωρίς να έχει παραλάβει το πιστοποιητικό (έστω και αν έχει εκδοθεί ή ανανεωθεί το ασφαλιστήριό του) και προκαλέσει οδικό ατύχημα, τότε θεωρείται ότι το οδηγεί ανασφάλιστος και θα αντιμετωπίσει τις εξής συνέπειες:

- (α) η αστυνομία θα πρέπει να τον διώξει ποινικά για τη διάπραξη του αδικήματος της οδήγησης χωρίς ασφάλιση (άρθρο 3 (3)),
- (β) το θύμα του ατυχήματος θα υποβάλει απαίτηση εναντίον του αλλά ο ασφαλιστής δεν θα καλύψει την ευθύνη του,
- (γ) το θύμα του ατυχήματος θα αποζημιωθεί από το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων (TAMO) εφόσον ο οδηγός ήταν ανασφάλιστος,
- (δ) το TAMO θα στραφεί εναντίον του ανασφάλιστου οδηγού για να ανακτήσει τα ποσά που πλήρωσε.

Ο ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΟΥ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ

Το Πιστοποιητικό Ασφάλισης καταρχήν χρησιμεύει ως απόδειξη του γεγονότος ότι ο ασφαλισμένος διαθέτει ασφαλιστήριο μηχανοκίνητου οχήματος όπως απαιτεί ο Νόμος.

Οι λειτουργίες του Πιστοποιητικού Ασφάλισης είναι τέσσερις:

- (α) Οι αστυνομικοί μπορούν να ζητήσουν οποτεδήποτε από οποιοδήποτε που οδηγεί μηχανοκίνητο όχημα να παρουσιάσει το πιστοποιητικό είτε αμέσως είτε μέσα σε δύο μέρες σε αστυνομικό σταθμό (άρθρο 10(1)).

(β) Σε περίπτωση οδικού ατυχήματος, ο οδηγός οφείλει να παρουσιάσει το πιστοποιητικό σε αστυνομικό ή σε οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει εύλογη αιτία να το ζητήσει (π.χ. στον οδηγό του άλλου οχήματος που εμπλέκεται στο ατύχημα). Αν δεν το παρουσιάσει αμέσως, οφείλει να το παρουσιάσει μέσα σε 24 ώρες στον πλησιέστερο αστυνομικό σταθμό (άρθρο 10(2)).

Η αστυνομία ζητά την παρουσία του πιστοποιητικού για να εξετάσει μήπως το αυτοκίνητο οδηγείτο κατά παράβαση του Νόμου ((Κανονισμός 6). Η παράλειψη παρουσίασης του Πιστοποιητικού Ασφάλισης συνιστά αδίκημα που τιμωρείται από το Νόμο.

(γ) Το Πιστοποιητικό Ασφάλισης (ή καλυπτικό σημείωμα που χρησιμεύει και ως πιστοποιητικό ασφάλισης) απαιτείται να παρουσιαστεί στο Τμήμα Οδικών Μεταφορών για την εγγραφή ή μεταβίβαση οχήματος (Κανονισμός 8) ή για την έκδοση ή ανανέωση άδειας κυκλοφορίας (Κανονισμός 7).

(δ) Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω η παράδοσή του στον κάτοχο του ασφαλιστηρίου ενεργοποιεί την έναρξη της κάλυψης δυνάμει του ασφαλιστηρίου.

ΟΡΙΑ ΚΑΛΥΨΗΣ

Το άρθρο 5(2) του Νόμου προβλέπει ότι το Πιστοποιητικό Ασφάλισης τεκμαίρεται ότι καλύπτει τις ελάχιστες απαιτήσεις της νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφάλισης των κρατών που έχουν προσυπογράψει τη Πολυμερή Συμφωνία Εγγύησης.

Παρόλον που δεν το λέει ρητά η διάταξη αυτή, λογικά θα μπορούσε κάποιος να υποθέσει ότι το Πιστοποιητικό Ασφάλισης τεκμαίρεται ότι καλύπτει τις και τις ελάχιστες απαιτήσεις της νομοθεσίας περί υποχρεωτικής ασφάλισης της Κυπριακής Δημοκρατίας.

ΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ

Ανίσχυροι Περιορισμοί

Η συνταγματικά καθιερωμένη αρχή της ελευθερίας των συμβάσεων επιτρέπει στον ασφαλιστή και τον ασφαλισμένο να συμφωνήσουν τους όρους της σύμβασης ασφάλισης κατά βούληση. Όμως, το άρθρο 4(1)(β) του Νόμου καθορίζει την ελάχιστη κάλυψη που απαιτείται για προστασία των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων και θα αποτελούσε καταστρατήγηση του Νόμου αν ο ασφαλιστής είχε την ευχέρεια να επικαλεστεί τους όρους του ασφαλιστηρίου για να αρνηθεί να καταβάλει αποζημιώσεις στο θύμα ατυχήματος.

Παρόλον που ο Νόμος δεν περιορίζει τη ελευθερία των αντισυμβαλλομένων να συμφωνήσουν τους όρους του ασφαλιστηρίου, το άρθρο 9 προβλέπει ότι οι περιορισμοί που αφορούν τα ακόλουθα δεν ισχύουν έναντι των τρίτων:

(α) την ηλικία ή φυσική ή πνευματική κατάσταση προσώπων που οδηγούν το μηχανοκίνητο όχημα, ή

(β) την κατάσταση, συντήρηση και ασφάλεια του μηχανοκίνητου οχήματος, ή

(γ) τον αριθμό των προσώπων που το μηχανοκίνητο όχημα μεταφέρει, ή

(δ) το βάρος ή τα φυσικά χαρακτηριστικά των εμπορευμάτων που το μηχανοκίνητο όχημα μεταφέρει, ή

(ε) τους χρόνους στους οποίους ή τις περιοχές μέσα στις οποίες το μηχανοκίνητο όχημα χρησιμοποιείται, ή

(στ) την ιπποδύναμη ή την αξία του μηχανοκίνητου οχήματος, ή

(ζ) τη μεταφορά στο μηχανοκίνητο όχημα οποιασδήποτε συγκεκριμένης συσκευής, ή

(η) την τοποθέτηση στο μηχανοκίνητο όχημα διακριτικών σημείων άλλων από τα διακριτικά σημεία που απαιτείται να τοποθετούνται βάσει των διατάξεων του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Νόμου, ή

(θ) το γεγονός ότι επιβάτης του οχήματος γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι ο οδηγός του οχήματος βρισκόταν κατά το χρόνο του ατυχήματος υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή

*οποιασδήποτε άλλης ουσίας που προκαλεί μέθη, ως προς τις αξιώσεις που προβάλλει ο επιβάτης βάσει των διατάξεων του παρόντος Νόμου, ή
(ι) την ίδια συμμετοχή κατά του ζημιωθέντος από ατύχημα όσον αφορά την αστική ευθύνη η οποία είναι σχετική με την κυκλοφορία μηχανοκινήτων οχημάτων με συνήθη στάθμευση στο έδαφος της Δημοκρατίας.*

Οι ανίσχυροι περιορισμοί είναι αρκετά ευρείς και δεν αφήνουν πολλά περιθώρια στον ασφαλιστή να αρνηθεί να αποζημιώσει το θύμα. Η μοναδική περίπτωση που δικαιούται να απορρίψει την απαίτηση είναι όταν το θύμα ήταν επιβάτης σε όχημα που γνώριζε ότι είχε κλαπεί ή αποκτηθεί παράνομα (άρθρο 14(3)).

Δικαίωμα Ανάκτησης

Όπως λέχθηκε πιο πάνω ο Νόμος δεν περιορίζει την ελευθερία των συμβαλλομένων να διαπραγματευτούν τους όρους του ασφαλιστηρίου. Αυτό σημαίνει ότι το ασφαλιστήριο μπορεί να περιλαμβάνει ως εξαίρεση οποιοδήποτε από τους δέκα ανωτέρω περιορισμούς. Στην περίπτωση που περιλαμβάνεται τέτοια εξαίρεση, ο ασφαλιστής δεν μπορεί να την επικαλεστεί έναντι του τρίτου και οφείλει να αποζημιώσει το θύμα.

Όμως, η επιφύλαξη του άρθρου 9 επιτρέπει στον ασφαλιστή που κατέβαλε αποζημιώσεις (παρά την ύπαρξη εξαίρεσης) για να απαλλαχθεί από την ευθύνη ο ασφαλισμένος του, να στραφεί εναντίον του ασφαλισμένου και να ανακτήσει το ποσό που κατέβαλε.

Για παράδειγμα ας υποθέσουμε ότι ο ασφαλιστής και ο ασφαλισμένος έχουν συμφωνήσει να καθορίσουν ως εξουσιοδοτημένους οδηγούς πρόσωπα ηλικίας μεταξύ 25 και 70 ετών και ο ασφαλισμένος επέτρεψε σε άτομο 20 ετών να οδηγήσει το αυτοκίνητο. Στην περίπτωση που ο νεαρός οδηγός προκαλέσει ατύχημα, ο ασφαλιστής θα αποζημιώσει το θύμα και θα δικαιούται να ανακτήσει το ποσό που κατέβαλε από τον ασφαλισμένο του.

Γεωγραφικά Όρια

Το άρθρο 3(2)(στ) του Νόμου όπως τροποποιήθηκε το 2003 προβλέπει ότι η απαγόρευση της οδήγησης αυτοκινήτου χωρίς ασφάλιση έναντι τρίτου δεν εφαρμόζεται σε περιοχές τις οποίες δύναται να καθορίσει ο Έφορος Ασφαλίσεων. Ως τέτοιες έχουν καθοριστεί με Γνωστοποίηση «οι περιοχές της Κυπριακής Δημοκρατίας στις οποίες η Κυβέρνηση δεν ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο». Έκτοτε οι οδηγοί δεν έχουν κατά νόμο υποχρέωση να καλύπτονται από ασφάλιση έναντι τρίτου όταν οδηγούν στις κατεχόμενες περιοχές.

Όμως, το άρθρο 5(2) του Νόμου συνεχίζει να προβλέπει ότι το Πιστοποιητικό Ασφάλισης ισχύει στη Δημοκρατία και στα εδάφη των κρατών που έχουν προσυπογράψει την Πολυμερή Συμφωνία Εγγύησης (τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ελβετία, η Κροατία, η Νορβηγία και η Ανδόρρα). Το έδαφος της Δημοκρατίας, βέβαια, περιλαμβάνει τόσο τις ελεγχόμενες από την κυβέρνηση περιοχές όσο και τις κατεχόμενες περιοχές της νήσου Κύπρου.

Η πρόθεση του νομοθέτη κατά την τροποποίηση του Νόμου ήταν να απαλλαχθεί το TAMO, και όσες από τις ασφαλιστικές εταιρείες το επιθυμούσαν, από την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεων για οδικά ατυχήματα που συμβαίνουν στις κατεχόμενες περιοχές.

Ο σκοπός αυτός έχει επιτευχθεί όσον αφορά το TAMO, εφόσον το TAMO ανταποκρίνεται μόνο στις περιπτώσεις που ισχύει η υποχρεωτική ασφάλιση. Όσον αφορά τις ασφαλιστικές εταιρείες παρατηρείται το εξής παράδοξο:

- (α) η συντριπτική πλειοψηφία των ασφαλιστικών εταιρειών με βάση την τροποποίηση του άρθρου έχουν εξαιρέσει με πρόσθετη πράξη που επισυνάπτεται στο ασφαλιστήριο ή άλλως πως την ευθύνη για ατυχήματα που συμβαίνουν στις κατεχόμενες περιοχές,
- (β) όλα τα πιστοποιητικά ασφάλισης που εκδίδουν οι ασφαλιστικές εταιρείες (συνεπώς και η κάλυψη έναντι τρίτου που παρέχουν) ισχύουν σε ολόκληρο το έδαφος της Δημοκρατίας συμπεριλαμβανομένων και των κατεχόμενων περιοχών.

Έτσι, σε περίπτωση οδικού ατυχήματος στα κατεχόμενα το θύμα είναι δυνατόν να υποβάλει απαίτηση εναντίον της ασφαλιστικής εταιρείας του οδηγού που ευθύνεται για το ατύχημα. Αν η ασφαλιστική εταιρεία έχει υιοθετήσει την εξαίρεση, πολύ πιθανόν να επιχειρηματολογήσει ότι με βάση το άρθρο 3(2)(στ) δεν έχει υποχρέωση να καλύψει την ευθύνη του ασφαλισμένου της. Το θύμα μπορεί να επιχειρηματολογήσει ότι το Πιστοποιητικό Ασφάλισης που έχει εκδώσει η ασφαλιστική εταιρεία ισχύει με βάση το άρθρο 5(2) σε όλη την επικράτεια της Κυπριακής Δημοκρατίας και ότι ο περιορισμός των περιοχών όπου χρησιμοποιείται το όχημα με πρόσθετη πράξη είναι ανίσχυρος δυνάμει του άρθρου 9(ε).

Ίσως την απάντηση να τη δώσουν τα δικαστήρια της Δημοκρατίας. Αυτό το δίλημμα δεν το έχουν, βέβαια, οι ασφαλιστικές εταιρείες που συνεχίζουν να μην εξαιρούν την οδήγηση στις κατεχόμενες περιοχές.

Ο ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΣ

Ο Κανονισμός 3 και το Παράρτημα Α Κανονισμών καθορίζουν τον τύπο του Πιστοποιητικού Ασφάλισης, στο οποίο πρέπει να δηλώνεται ότι εκδίδεται για τους σκοπούς του Νόμου και να περιλαμβάνονται τα εξής στοιχεία:

1. Αριθμό εγγραφής του οχήματος ή περιγραφή του
2. Όνομα του κατόχου του ασφαλιστηρίου
3. Αριθμός Ταυτότητας ή Εγγραφής Εταιρείας
4. Ημερομηνία έναρξης ισχύος της ασφάλισης για σκοπούς του Νόμου
5. Ημερομηνία λήξης της ασφάλισης για σκοπούς του Νόμου
6. Πρόσωπα ή κατηγορίες προσώπων που δικαιούνται να οδηγούν*
7. Περιορισμοί ως προς τη χρήση*

Επίσης περιλαμβάνει την εξής υποσημείωση που αφορά τα στοιχεία 6 και 7:

**Περιορισμοί που καθίστανται ανεφάρμοστοι δυνάμει του άρθρου 9 του περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων (Ασφάλιση Ευθύνης έναντι Τρίτου) Νόμου του 2000, δεν πρέπει να συμπεριλαμβάνονται.*

Το ασφαλισμένο όχημα

Το ασφαλισμένο όχημα μπορεί να καθοριστεί στο σημείο 1 του πιστοποιητικού είτε με τον αριθμό εγγραφής του είτε με περιγραφή.

Ο Κανονισμός 3 συγκρούεται με το άρθρο 16Γ του Νόμου που προβλέπει τη δημιουργία Κυπριακού Κέντρου Πληροφοριών το οποίο τηρεί μητρώο που σύμφωνα με την ΚΔΠ 730/2004 περιλαμβάνει τους αριθμούς εγγραφής των μηχανοκινήτων οχημάτων και τους αριθμούς των ασφαλιστηρίων που τα καλύπτουν.

Ο καθορισμός ασφαλισμένων οχημάτων στο πιστοποιητικό με γενική περιγραφή (αντί με το συγκεκριμένο αριθμό εγγραφής τους) καταστρατηγεί αυτόν τον ευρωπαϊκό θεσμό εφόσον το Κυπριακό Κέντρο Πληροφοριών δεν είναι σε θέση να εκτελέσει την αποστολή του που είναι η εξακρίβωση της ταυτότητας του ασφαλιστή οχήματος που εμπλέκεται σε ατύχημα από τον αριθμό εγγραφής του.

Οδήγηση Άλλου Οχήματος

Μια συνηθισμένη επέκταση που παρέχουν οι ασφαλιστές είναι και η οδήγηση άλλου οχήματος, δηλαδή παρέχεται κάλυψη έναντι τρίτου στον κάτοχο του ασφαλιστηρίου και όταν οδηγεί άλλο όχημα που δεν του ανήκει. Ιστορικά η επέκταση αυτή είχε σχεδιαστεί για να παρέχει κάλυψη σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Ο Κανονισμός 3 προβλέπει ότι σε τέτοιες περιπτώσεις ο ασφαλιστής μπορεί, και υποχρεούται σε περίπτωση που αυτό έχει ζητηθεί από τον κάτοχο του ασφαλιστηρίου, να εκδώσει και να του

παραδώσει επιπρόσθετο πιστοποιητικό. Ο κανονισμός αυτός πρέπει να θεωρείται ανενεργός εφόσον στην πράξη δεν εκδίδεται δεύτερο επιπρόσθετο πιστοποιητικό.

Εξάλλου η επέκταση αυτή έχει δημιουργήσει διάφορα προβλήματα ορισμένα από τα οποία κατέληξαν στα αγγλικά δικαστήρια. Αρχικά τα δικαστήρια είχαν δεχθεί ότι η πώληση του ασφαλισμένου αυτοκινήτου έχει ως αποτέλεσμα τον τερματισμό της κάλυψης εφόσον ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου έπαυσε να έχει ασφαλισίμο συμφέρον. Με αυτό το σκεπτικό είχαν δεχθεί ότι ο τερματισμός της κάλυψης αφορούσε και την επέκταση της οδήγησης άλλου οχήματος. Το 2001 άλλαξαν πλεύση και αποφάσισαν ότι η επέκταση της οδήγησης άλλου οχήματος παραμένει σε ισχύ μέχρι τη λήξη της περιόδου ασφάλισης έστω και αν το ασφαλισμένο όχημα έχει πωληθεί. Έτσι οι ασφαλιστές βρέθηκαν να καλύπτουν την ευθύνη που πίστευαν ότι δεν είχαν υποχρέωση να καλύπτουν.

Δυσκολίες έχουν δημιουργηθεί και στον ακριβή καθορισμό του πότε ένα όχημα ανήκει ή δεν ανήκει στον κάτοχο του ασφαλιστηρίου όταν βρίσκεται στη διαδικασία αγοράς ή πώλησής του, δηλαδή πότε μεταβιβάζεται η κυριότητα.

Επιπλέον δυσκολίες παρουσιάστηκαν και στην πρακτική εφαρμογή αυτής της επέκτασης. Ορισμένοι ασφαλιστές υποστηρίζουν ότι οι οδηγοί δεν καταλαβαίνουν πλήρως την έκταση (έναντι τρίτου) και το σκοπό της κάλυψης (περιστάσεις έκτακτης ανάγκης) και έχει καταντήσει ασφάλιση από την πίσω πόρτα. Επίσης παρατηρήθηκαν φαινόμενα κατάχρησης, δηλαδή κάτοχοι ασφαλιστηρίων χρησιμοποιούν την επέκταση για να εξασφαλίσουν κάλυψη για δεύτερο πιο ακριβό ή αυξημένης ιπποδύναμης αυτοκίνητο.

Εξάλλου η ασφάλιση ακαθόριστων οχημάτων δεν συνάδει με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για δημιουργία κέντρων πληροφοριών τα οποία αναμένεται να τηρούν στοιχεία που να οδηγούν από τον αριθμό εγγραφής του οχήματος στην ασφαλιστική εταιρεία που το ασφαλίζει.

Μέσα στα πλαίσια μιας πρωτοβουλίας για περιορισμό της οδήγησης χωρίς ασφάλιση (σκόπιμης ή με άγνοια), ορισμένες μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες στο Ηνωμένο Βασίλειο έπαυσαν να προσφέρουν την επέκταση της οδήγησης άλλου οχήματος.

Εμπορία Οχημάτων

Η ασφάλιση κάτω από τον όρο Εμπορία Οχημάτων αφορά δύο κατηγορίες οχημάτων:

(α) οχήματα καινούρια ή μεταχειρισμένα που αποτελούν απόθεμα προς πώληση, και
(β) οχήματα πελατών που αφήνονται στην κατοχή και φύλαξη επιχείρησης που παρέχει υπηρεσίες σχετικές με αυτοκίνητα (π.χ. συνεργείο επισκευής, συνεργείο πλυσίματος, σταθμός βενζίνης κλπ).

Η συνηθισμένη περιγραφή στο σημείο 1 του πιστοποιητικού είναι «οποιοδήποτε όχημα που αποτελεί περιουσία του κατόχου του ασφαλιστηρίου ή βρίσκεται υπό τη φύλαξη και έλεγχό του».

Η πρακτική αυτή, όπως στην προηγούμενη περίπτωση της οδήγησης άλλου οχήματος, δημιουργεί κενά στη βάση δεδομένων του κέντρου πληροφοριών και δεν του επιτρέπει να εκτελέσει την αποστολή του.

Έναρξη της Ισχύος της Ασφάλισης

Ένα από τα προβλήματα που εντοπίζονται στον καθορισμένο τύπο είναι το σημείο 4 όπου ο ασφαλιστής υποχρεούται να αναγράψει την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της ασφάλισης για σκοπούς του Νόμου.

Οι ασφαλιστικές εταιρείες αναγράφουν την ημερομηνία έναρξης της περιόδου ασφάλισης που δεν συμπίπτει κατ' ανάγκη με την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της κάλυψης.

Για παράδειγμα ένας ασφαλιστής προβαίνει σε ανανέωση του ασφαλιστηρίου και έκδοση καινούριου Πιστοποιητικού Ασφάλισης και για οποιοδήποτε λόγο δεν παραδίδει αμέσως τα

έγγραφο στον κάτοχο του ασφαλιστηρίου. Η νομοθεσία δεν υποχρεώνει τον ασφαλιστή να παραδώσει το πιστοποιητικό μέσα σε καθορισμένη χρονική περίοδο (ενώ στο Ηνωμένο Βασίλειο π.χ. οφείλει να το παραδώσει μέσα σε τέσσερις ημέρες από την έκδοση ή ανανέωση του ασφαλιστηρίου) και έτσι το πιστοποιητικό μπορεί να παραμείνει στην κατοχή του ασφαλιστή για αρκετό καιρό. Η έναρξη της ισχύος της κάλυψης δεν θα είναι η ημερομηνία ανανέωσης, αλλά σύμφωνα με το άρθρο 5(1) η μεταγενέστερη ημερομηνία φυσικής παράδοσης του πιστοποιητικού στον κάτοχο του ασφαλιστηρίου.

Δεν είναι πάντοτε εύκολο να εξακριβωθεί η ημερομηνία φυσικής παράδοσης του πιστοποιητικού και σε πολλές περιπτώσεις ίσως να χρειαστεί η προφορική μαρτυρία του κατόχου του ασφαλιστηρίου, των λειτουργών της ασφαλιστικής εταιρείας ή και του διαμεσολαβητή.

Για να αποφευχθούν οι αμφιβολίες που δημιουργούνται από την υφιστάμενη ρύθμιση θα μπορούσε να τροποποιηθεί ο Νόμος έτσι ώστε η ημερομηνία έναρξης της ισχύος της κάλυψης να συμπίπτει με την ημερομηνία έναρξης της πρώτης περιόδου ασφάλισης όπως καθορίζεται στον Πίνακα του ασφαλιστηρίου ή την ημερομηνία ανανέωσης όπως καθορίζεται στο πιστοποιητικό ανανέωσης, ανάλογα με την περίπτωση, και όχι με τη φυσική παράδοση του πιστοποιητικού στον κάτοχο του ασφαλιστηρίου.

Εξουσιοδοτημένοι Οδηγοί

Ο Κανονισμός 3 υποχρεώνει τον ασφαλιστή να αναγράψει τους εξουσιοδοτημένους οδηγούς είτε ονομαστικά είτε με περιγραφή της κατηγορίας τους στο σημείο 6 του καθορισμένου τύπου.

Ο Κανονισμός αυτός που προβλέπει την υποχρεωτική αναγραφή των εξουσιοδοτημένων οδηγών στο πιστοποιητικό συγκρούεται με το άρθρο 14(1)(β) του Νόμου που προβλέπει ότι ο ασφαλιστής οφείλει να καλύψει την ευθύνη του οδηγού ανεξάρτητα από το αν είναι εξουσιοδοτημένος οδηγός ή όχι.

Για παράδειγμα το πιστοποιητικό ασφάλισης μπορεί να αναφέρει ως εξουσιοδοτημένους οδηγούς ονομαστικά μόνο τον κάτοχο του ασφαλιστηρίου και τη σύζυγό του. Στην περίπτωση που οδηγεί το αυτοκίνητο κάποιος τρίτος και προκαλεί ατύχημα, ο Νόμος δεν επιτρέπει στον ασφαλιστή να απορρίψει την απαίτηση του θύματος με τη δικαιολογία ότι ο τρίτος δεν ήταν εξουσιοδοτημένος οδηγός. Ο ασφαλιστής οφείλει να αποζημιώσει το θύμα και στη συνέχεια δικαιούται να στραφεί εναντίον του κατόχου του ασφαλιστηρίου ή του οδηγού.

Η αντινομία αυτή δεν πέρασε απαρατήρητη στο Ηνωμένο Βασίλειο και προς αντιμετώπισή της οι ασφαλιστές συμφώνησαν να συμπεριλαμβάνουν μια φράση στο πιστοποιητικό η οποία δεν προβλέπεται από τους κανονισμούς:

«Συμβουλή προς Τρίτα Μέρη: Οτιδήποτε περιέχεται στο παρόν πιστοποιητικό δεν επηρεάζει το δικαίωμά σας να υποβάλετε απαίτηση ως τρίτο μέρος.»

Είναι όμως ικανοποιητική λύση η αναγραφή φράσεων με πρωτοβουλία των ασφαλιστών; Ασφαλώς όχι. Θα έπρεπε να δοθεί μια ριζοσπαστική λύση σ' αυτό το πρόβλημα που να μην εμπεριέχει αντιφάσεις και να δημιουργεί αμφιβολίες. Η λύση αυτή θα μπορούσε να είναι η κατάργηση της υποχρέωσης αναγραφής των εξουσιοδοτημένων οδηγών στο πιστοποιητικό.

Ηλικία των Εξουσιοδοτημένων Οδηγών

Η ηλικία των οδηγών είναι σημαντική παράμετρος που λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση και αποδοχή του κινδύνου. Ο ασφαλιστής είναι ελεύθερος να καθορίσει τις ηλικίες των προσώπων που αποδέχεται ως εξουσιοδοτημένους οδηγούς, απλώς δεν δικαιούται να αρνηθεί να αποζημιώσει το θύμα επικαλούμενος το γεγονός ότι ο οδηγός λόγω της ηλικίας του δεν εμπίπτει μέσα στην κατηγορία των εξουσιοδοτημένων οδηγών.

Το ερώτημα που προκύπτει είναι κατά πόσο θα πρέπει να αναγράφονται οι ηλικίες των εξουσιοδοτημένων οδηγών στο σημείο 6 του πιστοποιητικού και υπάρχουν δύο σχολές σκέψης:

(α) Αυστηρή Ερμηνεία

Η αυστηρή ερμηνεία της υποσημείωσης των κανονισμών δεν επιτρέπει την αναγραφή της ηλικίας των εξουσιοδοτημένων οδηγών στο πιστοποιητικό. Ο ασφαλιστής που επιθυμεί να περιορίσει την οδήγηση π.χ. σε πρόσωπα μεταξύ 25 και 70 ετών, θα αναγράψει τον περιορισμό στον πίνακα ή σε πρόσθετη πράξη που επισυνάπτεται στο ασφαλιστήριο.

Το μειονέκτημα αυτής της λύσης είναι ότι παρουσιάζεται μια σοβαρή διαφορά μεταξύ του πιστοποιητικού και του ασφαλιστηρίου. Το πιστοποιητικό θα επιτρέπει την οδήγηση σε οποιοδήποτε πρόσωπο ανεξάρτητα από την ηλικία του ενώ το ασφαλιστήριο θα επιτρέπει την οδήγηση μόνο σε πρόσωπα μεταξύ 25 και 70 ετών.

Τι θα γίνει σε περίπτωση ατυχήματος για το οποίο ευθύνεται νεαρός οδηγός 20 ετών; Η αστυνομία θα ζητήσει να παρουσιαστεί το πιστοποιητικό και θα διαπιστώσει ότι καλύπτει οποιοδήποτε πρόσωπο ανεξάρτητα από την ηλικία του. Δεν θα προχωρήσει στην εξέταση των όρων του ασφαλιστηρίου και έτσι δεν θα ανακαλύψει ότι το ασφαλιστήριο δεν παρέχει κάλυψη για πρόσωπα κάτω των 25 ετών. Παρόλον που ο οδηγός οδηγούσε χωρίς ασφάλιση, δεν θα διωχθεί ποινικά γι' αυτό το αδίκημα.

Συνεπώς η αυστηρή ερμηνεία καταστρατηγεί τις διατάξεις της νομοθεσίας που καθιστούν την οδήγηση χωρίς ασφάλιση αδίκημα τιμωρούμενο από το νόμο.

Από την άλλη το θύμα του ατυχήματος θα αποζημιωθεί από τον ασφαλιστή έστω και αν ο οδηγός ήταν μόνο 20 ετών. Αφού πληρώσει ο ασφαλιστής, δικαιούται να στραφεί εναντίον του κατόχου του ασφαλιστηρίου και του οδηγού για να ανακτήσει τις αποζημιώσεις που κατέβαλε. Αν τελικά ο ασφαλιστής καταχωρήσει αγωγή, θα καταθέσει ως τεκμήριο το ασφαλιστήριο το οποίο περιέχει τον όρο ότι εξουσιοδοτημένοι οδηγοί είναι πρόσωπα μεταξύ 25 και 70 ετών. Ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου θα καταθέσει ως τεκμήριο το πιστοποιητικό το οποίο αναγράφει ως εξουσιοδοτημένους οδηγούς οποιοδήποτε πρόσωπο ανεξάρτητα από την ηλικία του. Ο δικαστής θα κληθεί να αποφασίσει γι' αυτή την αντίφαση χωρίς να μπορεί να στηριχθεί σε οποιαδήποτε ρητή διάταξη του νόμου.

Σύμφωνα με αγγλική νομολογία (όχι και τόσο πρόσφατη) το πιστοποιητικό δεν είναι ασφαλιστήριο και σε περίπτωση σύγκρουσης των δύο υπερισχύει το ασφαλιστήριο. Για να προστατευτούν από τις αντιφάσεις μεταξύ ασφαλιστηρίου και πιστοποιητικού ορισμένοι ασφαλιστές στο Ηνωμένο Βασίλειο αναγράφουν την εξής φράση στο πιστοποιητικό η οποία ούτε και αυτή προβλέπεται στους κανονισμούς:

«Σημείωση: Για πλήρεις λεπτομέρειες της ασφαλιστικής κάλυψης θα πρέπει να γίνει αναφορά στο ασφαλιστήριο.»

Η αγγλική νομολογία όπως είναι γνωστό δεν είναι δεσμευτική για τα κυπριακά δικαστήρια, έχει μόνο πειστική αξία. Κάθε άλλο παρά έκπληξη θα προκαλέσει αν τα κυπριακά δικαστήρια στην περίπτωση αντίφασης μεταξύ ασφαλιστηρίου και πιστοποιητικού επηρεαστούν από το ευρωπαϊκό δίκαιο, τη νομοθεσία περί καταχρηστικών ρητρών και την αρχή «εν αμφιβολία υπέρ του ασφαλισμένου» και αποφασίσουν εναντίον του ασφαλιστή.

Είναι φανερό ότι η αυστηρή ερμηνεία υπονομεύει το δικαίωμα ανάκτησης που παρέχει ο νόμος στον ασφαλιστή από τον ασφαλισμένο ή τον οδηγό σε περίπτωση παραβίασης των όρων του ασφαλιστηρίου.

(β) Ανεκτική Ερμηνεία

Η απαγόρευση της αναγραφής της ηλικίας των οδηγών αποτελεί νομοθετική αντίφαση εφόσον από τη μια ο ασφαλιστής επιτρέπεται συμβατικά να θέτει ηλικιακούς περιορισμούς στο ασφαλιστήριο και από την άλλη δεν του επιτρέπεται να τους αναγράψει στο πιστοποιητικό.

Η ανεκτική ερμηνεία δέχεται ότι η αναγραφή της ηλικίας των εξουσιοδοτημένων οδηγών στο πιστοποιητικό δεν αποτελεί σοβαρή παραβίαση των Κανονισμών εφόσον προστατεύονται τα δικαιώματα των θυμάτων έστω και με αναγραφή της συμβουλής προς τρίτους. Με αυτό τον τρόπο αποφεύγεται η ασυμφωνία μεταξύ ασφαλιστηρίου και πιστοποιητικού και όλες τις αμφισβητήσεις που συνεπάγεται αναφορικά με την ποινική ευθύνη του οδηγού και το δικαίωμα ανάκτησης του ασφαλιστή.

Άδεια Οδηγού

Αποτελεί συνηθισμένη πρακτική των ασφαλιστικών εταιρειών τόσο του Ηνωμένου Βασιλείου όσο και της Κύπρου να συμπεριλαμβάνουν στο Σημείο 6 του πιστοποιητικού την εξής επιφύλαξη αναφορικά με τους εξουσιοδοτημένους οδηγούς:

Νοούμενου ότι το πρόσωπο που οδηγεί κατέχει άδεια οδήγησης που να του επιτρέπει να οδηγεί το Μηχανοκίνητο Οχημα ή κατείχε άδεια οδήγησης και δεν στερήθηκε του δικαιώματος να κατέχει ή να αποκτά τέτοια άδεια. Η έννοια του όρου «άδεια οδήγησης» είναι αυτή που της προσδίδεται από το Νόμο.

Η επιφύλαξη αυτή παραβιάζει το άρθρο 14(2) του Νόμου που προβλέπει ότι ο περιορισμός των εξουσιοδοτημένων οδηγών σε εκείνους που κατέχουν άδεια οδηγού είναι ανίσχυρος και, επομένως, ο ασφαλιστής οφείλει να αποζημιώσει το θύμα ανεξάρτητα από το αν ο οδηγός κατείχε ή δεν κατείχε άδεια οδηγού.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο και αυτή η αντίφαση αντιμετωπίστηκε από τις ασφαλιστικές εταιρείες με την αναγραφή της συμβουλής προς τρίτους ότι δεν επηρεάζονται τα δικαιώματά τους για υποβολή απαίτησης.

Περιορισμοί ως προς τη Χρήση

Ο καθορισμένος τύπος του πιστοποιητικού υποχρεώνει τον ασφαλιστή να αναγράψει οποιουσδήποτε Περιορισμούς ως προς τη Χρήση στο σημείο 7 του πιστοποιητικού. Τέτοιοι περιορισμοί αναφέρονται κυρίως σε «χρήση μόνο για σκοπούς κοινωνικούς, ιδιωτικούς και αναψυχής» ή σε «χρήση που σχετίζεται με την εργασία του προσώπου προς όφελος του οποίου εκδόθηκε το Ασφαλιστήριο» ή σε συνδυασμούς των δύο. Οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν την απόλυτη ελευθερία να επινοήσουν οποιουσδήποτε άλλους περιορισμούς ως προς τη χρήση.

Οι περιορισμοί ως προς τη χρήση δεν αναφέρονται ανάμεσα στους δέκα ανίσχυρους περιορισμούς του άρθρου 9 και κατά μια άποψη η παράλειψη αυτή οφείλεται σε αβλεψία των συντακτών της αγγλικής νομοθεσίας του 1988.

Αν παραβιαστούν οι περιορισμοί ως προς τη χρήση και προκληθεί ατύχημα, ο μὲν οδηγός θεωρείται ανασφάλιστος, ο δε ασφαλιστής δεν είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει το θύμα. Σύμφωνα με τη Διάταξη 1 (iv) της Εσωτερικής Συμφωνίας του Ταμείου με τα Μέλη του, την αποζημίωση των θυμάτων σε τέτοιες περιπτώσεις τις αναλαμβάνει το Ταμείο Ασφαλιστών Μηχανοκινήτων Οχημάτων.

Υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες κατά πόσο αυτή η ρύθμιση συνάδει με τη Δεύτερη Οδηγία που θεσμοθετεί την καθολικότητα της υποχρεωτικής ασφάλισης και προβλέπει ρητά σε ποιες περιπτώσεις τα θύματα παραπέμπονται σε οργανισμούς όπως το TAMO. Οι περιπτώσεις αυτές είναι τα θύματα ανασφάλιστων οδηγών, τα θύματα αγνώστων οχημάτων και τα θύματα οδικών ατυχημάτων όπου το όχημα είχε κλαπεί ή αποκτηθεί με την άσκηση βίας.

ΑΚΥΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΗΡΙΟΥ

Ο Νόμος ρυθμίζει όχι μόνο την παράδοση αλλά και την επιστροφή του Πιστοποιητικού Ασφάλισης εκεί όπου τερματίζεται η κάλυψη πρόωρα.

Ακύρωση με Αμοιβαία Συγκατάθεση

Σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο ακυρώνεται με αμοιβαία συγκατάθεση ή δυνάμει οποιασδήποτε πρόνοιας του ασφαλιστηρίου ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου οφείλει με βάση το άρθρο 13(1) να επιστρέψει το πιστοποιητικό στον ασφαλιστή μέσα σε 48 ώρες. Αν το πιστοποιητικό χάθηκε ή καταστράφηκε, οφείλει να προβεί σε ένορκη δήλωση. Στην πράξη οι ασφαλιστές αποδέχονται και απλή ενυπόγραφη δήλωση.

Η παράλειψη επιστροφής του πιστοποιητικού ή ένορκης δήλωσης αποτελεί αδίκημα τιμωρούμενο από το Νόμο. Η διάταξη αυτή μάλλον θα πρέπει να θεωρείται ανενεργός εφόσον μέχρι σήμερα δεν έχει διωχθεί κανένας για τη διάπραξη του αδικήματος.

Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση (δηλαδή περίπτωση που δεν καλύπτεται από το άρθρο 13 του Νόμου) που το ασφαλιστήριο με τη συγκατάθεση του κατόχου του μεταβιβάζεται, αναστέλλεται ή ακυρώνεται πρόωρα, ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου με βάση τον Κανονισμό 11 οφείλει να επιστρέψει το πιστοποιητικό στον ασφαλιστή. Ο ασφαλιστής δεν δικαιούται να εκδώσει νέο ασφαλιστήριο μέχρις ότου επιστραφεί το πιστοποιητικό ή ικανοποιηθεί ο ασφαλιστής ότι έχει χαθεί ή καταστραφεί.

Ακύρωση Χωρίς Συγκατάθεση

Σε περίπτωση που το ασφαλιστήριο ακυρώνεται μεσούσης της περιόδου ασφάλισης χωρίς τη συγκατάθεση του κατόχου του, με βάση τον Κανονισμό 10 ο ασφαλιστής υποχρεούται να δώσει ειδοποίηση στον Αρχηγό Αστυνομίας για την ημερομηνία που έπαυσε να ισχύει το ασφαλιστήριο. Η υποχρέωση του ασφαλιστή ισχύει ανεξάρτητα από το αν ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου έχει επιστρέψει ή όχι το πιστοποιητικό.

Ο Κανονισμός αυτός αποτελεί μετάφραση του αγγλικού κανονισμού (Reg. 11, SI 1972/1217) χωρίς τη σχετική επιφύλαξη που επιβάλλει στον ασφαλιστή την υποχρέωση να ειδοποιήσει την αρμόδια αρχή μόνο στην περίπτωση που ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου δεν του επιστρέψει το πιστοποιητικό πριν ή κατά την ημερομηνία ακύρωσης.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟΥ

Οι διατάξεις που αφορούν την επιστροφή του πιστοποιητικού αποκτούν ιδιαίτερη σημασία σε σχέση με την ευθύνη του ασφαλιστή να πληρώσει αποζημιώσεις που επιδικάστηκαν με δικαστική απόφαση εναντίον οδηγού του ασφαλισμένου οχήματος.

Ο κανόνας είναι ότι αν

- έχει ακυρωθεί το ασφαλιστήριο με αμοιβαία συγκατάθεση ή δυνάμει οποιασδήποτε πρόνοιας του, και
- το Πιστοποιητικό Ασφάλισης έχει αφεθεί στην κατοχή του ασφαλισμένου, και
- εκδοθεί δικαστική απόφαση υπέρ τρίτου μέρους και εναντίον του ασφαλισμένου,

ο ασφαλιστής υποχρεούται να καταβάλει το επιδικασθέν ποσό στον επιτυχόντα διάδικο απλώς και μόνο επειδή ο ασφαλισμένος κατέχει το πιστοποιητικό.

Αυτό ο παράδοξος κανόνας είναι το αποτέλεσμα που προκύπτει από το συνδυασμό των άρθρων 14(4) και 15(1)(δ) του Νόμου.

Το άρθρο 14(4) καθιερώνει το δικαίωμα του θύματος οδικού ατυχήματος που έχει εξασφαλίσει δικαστική απόφαση εναντίον του οδηγού του ασφαλισμένου οχήματος, να στραφεί εναντίον του ασφαλιστή που έχει εκδώσει το σχετικό πιστοποιητικό και να τον υποχρεώσει να του πληρώσει τις επιδικασθείσες αποζημιώσεις.

Το άρθρο 15(1)(δ) προβλέπει ότι ο ασφαλιστής μπορεί να αρνηθεί να πληρώσει τις επιδικασθείσες αποζημιώσεις αν το ασφαλιστήριο είχε ακυρωθεί πριν το ατύχημα με αμοιβαία συγκατάθεση ή με βάση οποιαδήποτε διάταξή του, αλλά μόνο σε μια από τις εξής τρεις περιπτώσεις:

(α) Όταν ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου είχε επιστρέψει το πιστοποιητικό στον ασφαλιστή ή προέβηκε σε ένορκη δήλωση ότι χάθηκε ή καταστράφηκε πριν το ατύχημα.

(β) Όταν ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου είχε επιστρέψει το πιστοποιητικό στον ασφαλιστή ή προέβηκε σε ένορκη δήλωση ότι χάθηκε ή καταστράφηκε μετά το ατύχημα αλλά μέσα σε 14 ημέρες από την ακύρωση του ασφαλιστηρίου.

(γ) Όταν ο ασφαλιστής είτε πριν είτε μετά το ατύχημα αλλά μέσα σε 14 ημέρες από την ακύρωση του ασφαλιστηρίου άρχισε διαδικασία με βάση το Νόμο σχετικά με την παράλειψη επιστροφής του πιστοποιητικού.

Αυτό σημαίνει ότι αν ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου δεν έχει επιστρέψει στον ασφαλιστή το πιστοποιητικό πριν το ατύχημα, ή μέσα σε 14 ημέρες από την ακύρωση αν η ακύρωση έλαβε χώρα σε διάστημα λιγότερο από 14 ημέρες από το ατύχημα, ο ασφαλιστής δύναται να αρνηθεί να καταβάλει τις επιδικασθείσες αποζημιώσεις μόνο αν αρχίσει δικαστική διαδικασία για επιστροφή του πιστοποιητικού.

Ο νόμος δεν διασαφηνίζει ποια είναι η σωστή δικαστική διαδικασία. Αν υπάρχει ρητή πρόνοια στο ασφαλιστήριο για επιστροφή του πιστοποιητικού άμα ακυρωθεί το ασφαλιστήριο, τότε ο ασφαλιστής μπορεί να εγείρει πολιτική αγωγή για παράβαση συμβατικού όρου.

Αν δεν υπάρχει συμβατικός όρος στο ασφαλιστήριο, σύμφωνα με μια άποψη ο ασφαλιστής μπορεί να εγείρει πολιτική αγωγή για παράβαση του καθήκοντος που προβλέπει το άρθρο 13(1) του Νόμου. Σύμφωνα με άλλη άποψη μπορεί να καταχωρήσει ιδιωτική ποινική δίωξη για διάπραξη του αδικήματος του άρθρου 13(2).

Ο Νόμος προβλέπει ότι ο ασφαλιστής μπορεί να απαλλαγθεί από την ευθύνη του να καταβάλει τις επιδικασθείσες αποζημιώσεις μόνο αν είχε επιτύχει επιστροφή του πιστοποιητικού ή είχε αρχίσει διαδικασία επιστροφής του μέσα στα στενά χρονικά πλαίσια του Νόμου. Σε τέτοια περίπτωση ο οδηγός θα θεωρηθεί ανασφάλιστος και το θύμα θα παραπεμφθεί στο TAMO.

Η παραδοξότητα του κανόνα να εξακολουθεί να έχει ευθύνη ο ασφαλιστής σε χρόνο μεταγενέστερο της ακύρωσης του ασφαλιστηρίου οφείλεται σε ιστορικούς λόγους και συγκεκριμένα στην αγγλική νομοθεσία του 1934. Η νομολογία πριν το 1934 δεχόταν ότι ο σκοπός του πιστοποιητικού ήταν να αποδεικνύει στην αστυνομία ότι ο οδηγός είχε συμμορφωθεί με την κατά νόμο υποχρέωσή του να είναι ασφαλισμένος. Το πιστοποιητικό δεν αποτελούσε δήλωση προς τους τρίτους ότι θα τους αποζημιώνει ο ασφαλιστής. Οι ασφαλιστές είχαν τη δυνατότητα να ακυρώσουν το ασφαλιστήριο για παραπλανητικές δηλώσεις. Ο νόμος του 1934 αντέστρεψε την κατάσταση και δεν επέτρεπε στους ασφαλιστές να αρνούνται την εγκυρότητα της κάλυψης παρά μόνο αν είχαν πάρει προηγουμένως μέτρα για επιστροφή του ασφαλιστηρίου.

Η σύγχρονη νομοθεσία όπως έχει διαμορφωθεί από τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες προστατεύει επαρκώς τα θύματα οδικών ατυχημάτων και έτσι οι αμφιλεγόμενες διατάξεις περί επιστροφής του πιστοποιητικού μόνο σύγχυση προκαλούν.

Στην Κύπρο οι επαχθείς για τους ασφαλιστές διατάξεις περί επιστροφής του πιστοποιητικού ασφάλισης έχουν χάσει τη σημασία τους λόγω της Εσωτερικής Συμφωνίας του TAMO με τα μέλη του. Σύμφωνα με τη Διάταξη 1(i) ο ασφαλιστής παύει να φέρει ευθύνη και, επομένως, τις αποζημιώσεις τις αναλαμβάνει το TAMO, όταν ακυρώθηκε το ασφαλιστήριο πριν το ατύχημα είτε με αμοιβαία συγκατάθεση είτε ως αποτέλεσμα άσκησης του συμβατικού δικαιώματος ακύρωσης, νοουμένου ότι είχε αποσταλεί γραπτή ειδοποίηση 7 ημερών με συστημένη επιστολή στην τελευταία γνωστή διεύθυνση του κατόχου του ασφαλιστηρίου και παρουσιάζεται γραπτή απόδειξη της ειδοποίησης στο TAMO.

Εξάλλου από το 2007 το άρθρο 16Α του Νόμου στα πλαίσια της υιοθέτησης των προνοιών της Πέμπτης Οδηγίας προσφέρει εναλλακτική διαδικασία και θεσμοθετεί το απευθείας αγωγήμο δικαίωμα του θύματος τροχαίου ατυχήματος εναντίον του ασφαλιστή του οχήματος. Το άρθρο 16Α

δεν περιέχει διατάξεις περί επιστροφής του πιστοποιητικού ασφάλισης ανάλογες των προαναφερθέντων άρθρων. Αντίθετα περιέχει την επιφύλαξη ότι σε περίπτωση καταγγελίας του ασφαλιστηρίου από τον ασφαλιστή, τότε στη δικαστική διαδικασία πρέπει να συμμετέχει και ο ασφαλισμένος. Αν το ασφαλιστήριο έχει ακυρωθεί και δεν έχει επιστραφεί το πιστοποιητικό στον ασφαλιστή, δεν εφαρμόζεται το άρθρο 16Α απλώς και μόνο επειδή συνεχίζει να έχει στην κατοχή του ο κάτοχος του ασφαλιστηρίου το πιστοποιητικό.

Η απευθείας αγωγή απλώς αλλάζει την ταυτότητα του εναγόμενου, αντί του οδηγού ενάγεται ο ασφαλιστής του οχήματος. Κάτω από την επίδραση του ευρωπαϊκού κεκτημένου, η κυπριακή νομοθεσία σταδιακά απομακρύνεται από την ασφάλιση της αμελούς οδήγησης του οδηγού προς την ασφάλιση της αμελούς χρήσης του οχήματος.

ΕΙΣΗΓΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Ενόψει της πιο πάνω ανάλυσης φαίνεται ότι με την πρώτη ευκαιρία θα πρέπει να τροποποιηθούν ο νόμος και οι κανονισμοί με στόχο να εξαλειφθούν οι αντινομίες και η νομοθεσία να αντικατοπτρίζει την εξέλιξη του ευρωπαϊκού δικαίου καθώς και τη σημερινή πραγματικότητα. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αφορούν τα εξής θέματα:

(α) Ενεργοποίηση του Ασφαλιστηρίου

Το ασφαλιστήριο να τίθεται σε ισχύ από την ημερομηνία έναρξης της περιόδου ασφάλισης ή ανανέωσης και όχι από την ημερομηνία φυσικής παράδοσης του πιστοποιητικού. Παράλληλα να αποτελεί ποινικό αδίκημα η προχρονολόγηση της κάλυψης.

(β) Ακύρωση του Ασφαλιστηρίου

Η κάλυψη να τερματίζεται με την αποστολή συστημένης επιστολής προς τον ασφαλισμένο. Θα μπορούσε να νομοθετηθεί ειδοποίηση 15 ημερών όπως ισχύει και στην ασφάλιση ευθύνης εργοδότη. Αντίγραφο της ειδοποίησης να αποστέλλεται στο ΤΑΜΟ (που αναλαμβάνει τον κίνδυνο ανασφάλιστων οδηγών) και στο Κυπριακό Κέντρο Πληροφοριών (που χρειάζεται άμεση ενημέρωση της βάσης δεδομένων), και όχι στην Αστυνομία (που απλώς τα αρχειοθετεί).

Η εισήγηση αυτή συνεπάγεται κατάργηση του παράδοξου κανόνα της διατήρησης της κάλυψης σε ισχύ σε περίπτωση που δεν επιστρέφεται το πιστοποιητικό ασφάλισης ή δεν λαμβάνει μέτρα ο ασφαλιστής για επιστροφή του. Θα πρέπει να διατηρηθεί η υποχρέωση του κατόχου του ασφαλιστηρίου να επιστρέψει το πιστοποιητικό σε περίπτωση ακύρωσης του ασφαλιστηρίου μεσούσης της περιόδου ασφάλισης, αλλά δεν θα πρέπει να τιμωρείται ο ασφαλιστής λόγω της παράλειψης του κατόχου του ασφαλιστηρίου να εκπληρώσει την κατά νόμο υποχρέωσή του.

(γ) Ακαθόριστα Οχήματα

Να καταργηθεί η ευχέρεια ασφάλισης μηχανοκινήτων οχημάτων με γενική περιγραφή και να απαιτείται σε κάθε περίπτωση να αναγράφεται ο αριθμός εγγραφής του ασφαλισμένου οχήματος.

Η εισήγηση αυτή συνεπάγεται τερματισμό της πρακτικής των ασφαλιστικών εταιρειών να παραχωρούν τη επέκταση «οδήγηση άλλου οχήματος».

Επίσης συνεπάγεται τερματισμό της πρακτικής να ασφαρίζονται με ασφαλιστήριο εμπορίας οχημάτων αποθέματα οχημάτων προς πώληση που ανήκουν στην επιχείρηση. Ο εισαγωγέας ή μεταπωλητής οχημάτων θα πρέπει να ασφαρίζει τα οχήματα που του ανήκουν με τον αριθμό εγγραφής τους (είτε κυπριακό είτε αλλοδαπό). Αν το όχημα είναι καινούριο θα το ασφαρίζει με τον αριθμό πλαισίου μέχρι να εγγραφεί. Τα στοιχεία τέτοιων οχημάτων και των ασφαλιστηρίων τους θα γνωστοποιούνται στο κέντρο πληροφοριών με τη συνηθισμένη διαδικασία.

Τα συνεργεία επισκευής, συνεργεία πλυσίματος, οι σταθμοί βενζίνης θα συνεχίσουν να έχουν τη δυνατότητα να ασφαρίζουν την ευθύνη τους που προκύπτει από την οδήγηση των οχημάτων των πελατών τους με ασφαλιστήριο εμπορίας οχημάτων, όμως αυτό δεν απαλλάσσει τον ιδιοκτήτη του

κάθε οχήματος από την υποχρέωση να έχει ασφαλισμένο το όχημά του. Τα στοιχεία τέτοιων ασφαλιστηρίων εμπορίας οχημάτων δεν θα διαβιβάζονται στο κέντρο πληροφοριών.

(δ) Η Χρησιμότητα του Πιστοποιητικού Ασφάλισης

Η ασφάλιση του οδηγού είναι ιστορικό κατάλοιπο της αγγλικής νομοθεσίας που δεν συνάδει με τη σύγχρονη ευρωπαϊκή νομοθεσία. Τα ασφαλιστήρια που εκδίδονταν στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Κύπρο πριν τη Δεύτερη Οδηγία Μηχανοκινήτων Οχημάτων ασφάλιζαν την ευθύνη του κατόχου του ασφαλιστηρίου που προέκυπτε από τη χρήση του οχήματος που καθοριζόταν στο ασφαλιστήριο. Μετά τις εναρμονιστικές τροποποιήσεις της νομοθεσίας φαίνεται ότι τώρα άρχισε να ασφαρίζεται το αυτοκίνητο παρά ο οδηγός, εφόσον ο ασφαλιστής οφείλει να καλύψει την ευθύνη οποιουδήποτε οδηγού του ασφαλισμένου οχήματος και όχι μόνο την ευθύνη των εξουσιοδοτημένων οδηγών.

Η σταδιακά επιβληθείσα ασφάλιση του οχήματος αντί του οδηγού επηρεάζει άμεσα και τη χρησιμότητα του Πιστοποιητικού Ασφάλισης. Η προσκόμιση του πιστοποιητικού θα πρέπει πλέον να θεωρείται ότι χρησιμεύει για να αποδεικνύεται αμέσως ότι υπάρχει ασφάλιση σε ισχύ σε σχέση με το συγκεκριμένο όχημα και ότι τα θύματα θα αποζημιωθούν από τον ασφαλιστή ανεξάρτητα από το ποιος οδηγεί το ασφαλισμένο όχημα. Το πιστοποιητικό δεν πρέπει να αναφέρει ούτε τους εξουσιοδοτημένους οδηγούς ούτε οποιουσδήποτε περιορισμούς ως προς τη χρήση, εφόσον ο ασφαλιστής δεν μπορεί να επικαλεστεί αυτούς τους περιορισμούς έναντι των τρίτων.

(ε) Ο Καθορισμένος Τύπος του Πιστοποιητικού Ασφάλισης

Το Πιστοποιητικό Ασφάλισης να μετατραπεί σε ετικέτα ασφάλισης στο πρότυπο άδειας κυκλοφορίας που να επικολλάται στο αλεξήνεμο. Το νέο πιστοποιητικό θα αναγράφει το όνομα της ασφαλιστικής εταιρείας, τον αριθμό εγγραφής και τη μάρκα του οχήματος, τον αριθμό του ασφαλιστηρίου, την έναρξη και τη λήξη της περιόδου ασφάλισης. Παράλειψη ανάρτησης της ετικέτας θα πρέπει να τιμωρείται με εξώδικο πρόστιμο το ύψος του οποίου να είναι αποτρεπτικό.

Η εισήγηση αυτή συνάδει και με την προηγούμενη και συνεπάγεται κατάργηση της αναγραφής των εξουσιοδοτημένων οδηγών και των περιορισμών ως προς τη χρήση, οι οποίοι θα εξακριβώνονται πλέον από το ασφαλιστήριο. Εξάλλου θα πρέπει να καταργηθεί και η αναγραφή του ονόματος του κατόχου του ασφαλιστηρίου και ο αριθμός ταυτότητας ή εγγραφής εταιρείας, εφόσον στην περίπτωση φυσικών προσώπων η αναγραφή τους θα αποτελεί παραβίαση των προσωπικών δεδομένων.

Η ετικέτα ασφάλισης στο αλεξήνεμο έχει το πλεονέκτημα ότι είναι ορατή από οποιοδήποτε και αποδεικνύει αμέσως ότι το αυτοκίνητο είναι ασφαλισμένο και με ποια ασφαλιστική εταιρεία. Είναι μέθοδος δοκιμασμένη και πετυχημένη σε άλλες χώρες της ηπειρωτικής Ευρώπης.

Μιλτιάδης Μιλτιάδου
Διευθύνων Σύμβουλος
S. J. Zevlaris Insurance Agency Co Ltd
γενικός αντιπρόσωπος της
American Home Assurance Company

Λευκωσία
Οκτώβριος 2007